

Regeringskansliet  
Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

[registrator@environment.ministry.se](mailto:registrator@environment.ministry.se)  
[malin.wik@environment.ministry.se](mailto:malin.wik@environment.ministry.se)

## Promemoria om ändringar i systemet för handel med utsläppsrätter

Transportstyrelsen har följande synpunkter på remiss M2011/1275/R från Miljödepartementet, ”Promemoria om ändringar i systemet för handel med utsläppsrätter”.

### Miljöbalken

*Förslag till ändring av miljöbalken för att likställa utsläpp från flyget med utsläpp från de fasta anläggningarna när det gäller dubbelreglering*

Flygverksamheter omfattas av handel med utsläpp från och med 2012. Transportstyrelsen föreslår att man förtydligar miljöbalken så att det är påtagligt att inte bara utsläpp från de fasta anläggningarna utan även utsläpp från flygverksamheter inte får regleras genom andra regleringar än vad som följer av lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Det innebär ett likställande av utsläpp från flygverksamheter med utsläpp från fasta anläggningar. Den argumentation om kostnadseffektivitet och flexibilitet som anförs i promemorian gäller också flygverksamheter. Därför bör 16 kap. 2 § och 26 kap. 9 § miljöbalken ändras så att verksamheterna i handelssystemet likställs oavsett om det rör utsläpp av koldioxid från fasta anläggningar eller utsläpp från flyg när det gäller undvikande av dubbelreglering.

Luftfartygsoperatörer omfattas inte av tillståndsplikt enligt lagen om handel med utsläppsrätter. Enligt 2 kap. 13 § i nämnda lag ska i stället utsläpp av koldioxid från flygningar med luftfartyg (som inte undantas) omfattas av en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan för att en luftfartygsoperatör ska få bedriva verksamhet som släpper ut koldioxid.

För att likställa utsläpp från flygverksamheter med utsläpp från fasta anläggningar behöver texten i 16 kap. 2 § och i 26 kap. 9 § miljöbalken kompletteras för att inte enbart avse verksamhet som omfattas av tillståndsplikt.

Exempelvis kunde följande lydelse vara ändamålsenlig:

”I fråga om utsläpp av koldioxid, dikväveoxid eller perfluorkolväten som innebär att en verksamhet omfattas av tillståndsplikt eller en godkänd övervaknings- och rapporteringsplan enligt lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter, får det inte beslutas villkor om begränsning av utsläppen eller villkor som genom att reglera använd mängd fossilt bränsle syftar till en begränsning av koldioxidutsläpp.”

### *Bakgrund*

I promemorian anføres på sid 20: ”Innebörden av 16 kap. 2 § och 26 kap. 9 § miljöbalken är att utsläpp av koldioxid, dikväveoxid och perfluorkolväte inte får regleras genom villkor och förelägganden enligt miljöbalken, om dessa växthusgaser omfattas av tillståndsplikt enligt lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter.” Vidare framhålls det på sid 20: ”Genom artikel 26 i handelsdirektivet har IPPC-direktivet ändrats på så sätt att gränsvärden för utsläpp av växthusgaser endast ska fastställas om det är nödvändigt för att förhindra betydande lokala föroreningar. Bakgrunden är att utsläppshandeln förutsätter stor flexibilitet för den enskilde verksamhetsutövaren att själv bestämma nivån för utsläppen av växthusgaser i verksamheten. Det viktiga är att de totala utsläppen begränsas av att det finns en begränsad mängd utsläppsrätter tillgängliga inom systemet. Det är den totala mängden utsläppsrätter som bestämmer skyddsnivån i systemet.”

Handelsdirektivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/101/EG av den 10 november 2008 om ändring av direktiv 2003/87/EG så att luftfartsverksamhet från och med 2012 införs i systemet för handel med utsläppsrätter (flygutsläppsdirektivet). Som huvudregel avses med luftfartsverksamhet flygningar som avgår från eller ankommer till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium.

När det gäller miljöbalkens 16 kap. 2 § och 26 kap. 9 § framgår det av promemorian att utsläpp av växthusgaser, som regleras i handelssystemet genom att det finns en begränsad mängd utsläppsrätter tillgängliga inom systemet, inte får regleras genom villkor och förelägganden enligt miljöbalken. Till skillnad från alla andra verksamhetsutövare som omfattas av handelssystemet, omfattas emellertid inte luftfartygsoperatörer av tillståndsplikt enligt lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Enligt 13 § i nämnda lag ska i stället utsläpp av koldioxid från flygningar med luftfartyg (som inte undantas) omfattas av en övervaknings- och rapporteringsplan för att en luftfartygsoperatör ska få bedriva

verksamhet som släpper ut koldioxid. Sådana övervaknings- och rapporteringsplaner ska vara godkända av Naturvårdsverket.

Eftersom luftfartygsoperatörer inte omfattas av tillståndsplikt skulle därför idag utsläpp av koldioxid från luftfartsverksamhet enligt flygutsläppsdirektivets definition kunna omfattas av villkor och förelägganden enligt miljöbalken. Om prövningsmyndigheten vid miljöprövningen av en flygplats ställer villkor mot flygplatsinnehavaren som avser utsläpp från luftfartsverksamheten skulle det bli en dubbelreglering av utsläppen.

### **Ansökan om luftfartygsdepåkonton i unionsregistret**

#### *Förslag till ändring i Lag om ändring i lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter 6 §*

Transportstyrelsen föreslår att luftfartygsdepåkonton undantas från kravet på att minst ett ombud för den som ansöker om att öppna ett konto i unionsregistret ska vara folkbokförd eller ha säte i Sverige (6 §).

#### *Bakgrund*

Enligt promemorian framgår det att det är en möjlighet men inget krav enligt kommissionens nya registerförordning att en medlemsstat kan kräva att ett ombud har permanent adress eller är registrerad i medlemsstaten.

Transportstyrelsen anser att det är orimligt att begära att minst ett ombud för den som ansöker om att öppna ett luftfartygsdepåkonto i unionsregistret ska vara folkbokförd eller ha säte i Sverige när det gäller luftfartygsoperatörer. Operatörer av luftfartyg som flyger sällan till Sverige från andra länder har i regel ingen förankring alls i Sverige. I regel är det frågan om s.k. firmaflyg som utgör s.k. små utsläppskällor med förenklad övervakning och rapportering av utsläpp. Det vore en oproportionell börda att kräva att luftfartygsoperatörer som inte har förankring i landet behöver engagera ombud i Sverige.

#### *Övriga synpunkter*

Transportstyrelsen anser att det finns behov av att ha ett så enkelt förfarande som möjligt när det gäller och ansökningsförfarandet för luftfartygsoperatörer som är administrerade av Sverige. Naturvårdsverket är kontaktskyndighet för övervaknings- och rapporteringsplaner och tilldelning av utsläppsrätter till flyget. Även en ansökan om att öppna luftfartygsdepåkonto borde kunna tas emot av Naturvårdsverket i samband med ansökan om godkännande av övervaknings- och rapporteringsplaner. Något krav på att särskilt sända in en

ansökan om öppnande av konto till Statens Energimyndighet borde inte finnas utan de båda myndigheterna borde finna en gemensam lösning som underlättar för luftfartygsoperatörerna, i synnerhet de mindre operatörerna med små utsläpp.

Behörig myndighet för föreskrifter om ansökningsförfarandet är Statens Energimyndighet enligt förordningen om handel med utsläppsrätter. Transportstyrelsen återkommer därför om detta direkt till Energimyndighet i samband med yttrande över remiss om Energimyndighetens föreskrifter för registret för utsläppsrätter.

----

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert efter föredragning av sakkunnig miljö Kalle Keldusild. I ärendets handläggning har i övrigt sakkunnig miljö Therése Sjöberg, sakkunnig Anders Gradin och sektionschefen Tomas Olsson medverkat.

/Signerad/

Staffan Widlert